Suppl. alla GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA - N. 252 - Torino, 24 8bre 1862

PARTE UFFICIALE

TORINO, 21 OTTOBRE 1862

REGOLAMENTO DOGANALE.

Relazione a S. M. in udienza dell'11 7.bre 1862.

Sire,

Il Regolamento doganale approvato col R. Decreto del 29 ottobre 1861 cercò di rispondere al bisogno che universalmente sentivasi di una legge uniforme in tutto lo Stato per le operazioni doganali. Il commercio coll'estero e quello di cabottaggio non potevano tollerare un diverso trattamento secondo che esercitavasi in un luogo anzichè in un altro del medesimo Stato; e conseguenza della unità della tariffa doganale era pur quella della uniformità delle operazioni presso le varie dogane.

I meriti che informano quel lavoro non possono essere sconosciuti. Ordine logico nella economia delle materie, lucidità somma di esposizione, semplicità delle formalità prescritte, conferma della soppressione di tutte le linee di dogane interne, abolizione della odiosa confisca delle merci e delle pene corporali, abolizione delle transazioni da parte dell'Amministrazione che sostituivano l'arbitrio di questa alla sentenza del giudice, sono i pregi che ognuno ha segnalato in esso, ed ai quali io non sarò l'ultimo a rendere omaggio.

Se non che in alcune parti esso molto ha lasciato a desiderare, ed è stato cagione di un incremento tale nel contrabbando, che i proventi del Tesoro ne hanno sofferto un gran discapito, e i negozianti onesti ne hanno mosso gravi lagnanze.

E per verità la vigilanza nelle zone lungo la frontiera di terra e lungo il mare, che circonda per tre quarte parti l'Italo Regno, è resa illusoria dalla ristrettezza delle zone stesse non solo, ma anche dalla mancanza di ogni vincolo.

La mitezza delle pene è tale che il subirle talora non scema di molto il *torna conto* del contrabbando.

Io avrei pur tuttavia esitato a proporre alla M. V. un nuovo Regolamento, se le diminuzioni giornaliere degli incassi doganali non mi avessero fatto sentire tutto il peso della grave responsabilità in cui sarei incorso, se non si fosse provveduto con urgenza. Infatti gli introiti delle Dogane, anzichè seguire l'aumento del consumo, presentano per la importazione nei primi otto mesi del 1862 la diminuzione di circa tre milioni e mezzo di lire sui mesi corrispondenti dell'anno decorso, e quindi proporzionalmente di circa cinque milioni in un anno, siccome risulta dal seguente specchietto:

SPECCHIO *dei prodotti d'importazione per le varie Provincie del Regno nei primi otto mesi dell'anno 1861-62.*

Mesi	Importazione 1862	Importazione 1861	Differenza più	Differenza meno
Gennaio	L. 2987197 33	L. 3468005 97	L. »	L. 480808 64
Febbraio	» 3031974 16	» 3471170 32	»	» 439196 16
Marzo	» 3954286 15	» 3951303 75	» 2982 40	»
Aprile	» 3952215 50	» 4071101 69	»	» 118886 19
Maggio	» 3389236 76	» 4285989 74	»	» 896752 98
Giugno	» 3041977 51	» 3209131 85	»	» 168054 34
Luglio	» 3354438 31	» 3830196 69	»	» 475758 38
Agosto	» 4619535 47	» 5376871 11	»	» 757335 64
	L. 28940261 69	L. 31581071 12	L. 2982 40	L. 3316799 13
A dedurre il più				2982 40
Resta il meno nei primi otto mesi del 1862 di				L. 3313800 73

E sempreché il Ministero si è fatto a chiedere ai Direttori delle Dogane, ed anche alle Camere di Commercio le ragioni di tanta diminuzione di introiti, unanimi sono stati gli avvisi nello attribuirla alla poca efficacia dei mezzi rimasti all'Amministrazione per prevenire o per punire il contrabbando.

Ma io non mi sono accontentato di queste relazioni. A maggior garanzia io spediva persona esperta nelle materie doganali presso le principali Dogane del Regno per istudiare gli abusi che sussistevano e proporne i rimedi di concerto coi Direttori suddetti e colle Camere di Commercio.

Effetto di questi studi coscienziosi è il progetto di un nuovo Regolamento doganale, che ho l'onore di sottoporre all'approvazione della M. V. perchè sia messo in vigore col 1 del prossimo mese di gennaio.

Esso sarà presentato al Parlamento nella prossima sua sessione; ma è mio avviso che non se ne possa senza grave pericolo rimandare l'esecuzione fino all'epoca in cui sarà convertito in legge, perchè la discussione nella Camera dei Deputati e nel Senato richiede necessariamente non breve tempo, ed intanto il danno della finanza, la demoralizzazione del popolo che si gitta con lena crescente al contrabbando, la ruina del commercio onesto, aumentano di giorno in giorno in modo inquietante.

Io non dubito punto che in vista di queste gravi considerazioni il Parlamento sarà per approvare l'operato del Governo.

In questo nuovo progetto si è seguito strettamente l'ordine delle materie che è nel Regolamento del 1861, e non vi si è portato mutamento se non in quelle parti dove è stato stimato più necessario il farlo, e principalmente riguardo alla vigilanza nelle zone doganali e sul mare, all'obbligo del contrassegno ai tessuti esteri e alle pene per contravvenzioni.

Le zone di vigilanza lungo il lido del mare sono troppo ristrette, quando si limitano a due chilometri, e tali sono altresì quelle di non più che cinque chilometri intorno alla cinta delle città franche, e riescono di poca efficacia quando gli agenti doganali non hanno facoltà di sequestrare le merci oltrepassate queste zone, ancorchè abbiano continuatamente inseguito il contrabbandiere.

La dispensa poi d'ogni documento e d'ogni contrassegno per la circolazione e pel deposito di merci nelle zone lungo il lido rende impossibile l'esercitare una efficace vigilanza.

L'articolo 51 del Regolamento, il quale dava facoltà di arrestare le merci nelle dette zone, è sembrato eccessivo a taluno, perchè ogni merce può essere arrestata senza ragionevole motivo, dove che nel fatto riusciva inefficace, essendo raro il caso in cui il disbarco sia colto in flagrante.

Nel progetto invece che ho l'onore di presentare alla M. V. le zone sul mare sono allargate a cinque chilometri e quelle intorno alle città franche – veri fochi del contrabbando – a dieci chilometri, a simiglianza di quelle che sono sulla frontiera di terra. È dato il diritto agli agenti doganali di arrestare le merci anche oltrepassata la zona, quando abbiano inseguito il contrabbandiere continuatamente.

Quanto ai documenti necessari per la circolazione e pei depositi nelle zone si è considerato che le merci di cui si fa precipuamente il contrabbando sono i tessuti e gli zuccheri e caffè, e per essi si sono imposte speciali cautele. Gli zuccheri e caffè non potranno circolare nè essere tenuti in deposito senza una *bolletta di pagamento* od una *lettera di circolazione*, appunto come dal Regolamento del 1861 era richiesto per le zone doganali lungo la frontiera di terra e intorno alla cinta delle città franche. Ma si è limitato quest'obbligo ai soli zuccheri e caffè, dove che nel Regolamento suddetto esso si estendeva a tutte le derrate coloniali ed ai tessuti. Si è riputato inutile l'estendere l'obbligo ad altri coloniali, perchè *di essi* più raro è il contrabbando.

Eseguendo sempre il principio di non mettere altri vincoli al commercio oltre a quelli che la più stringente necessità dettava, si è fatta esenzione dalla bolletta suddetta per la circolazione nei comuni posti fra le zone di una popolazione agglomerata di più di duemila anime, e si sono sottratti alle formalità richieste pei depositi delle dette merci, quelli delle città chiuse e di altri comuni in cui per le popolazioni e per l'importanza del commercio si rendevano esse di troppo moleste.

Per ciò che spetta ai tessuti si è adottato un altro partito più semplice ad un tempo e più efficace. I tessuti non hanno miglior garanzia del loro sdoganamento, che un contrassegno (bollo-lamina o piombo), da potervisi apporre. Questa pratica era comune a tutte le diverse Provincie d'Italia, e nuno ne aveva mai reclamata la soppressione. Per lo contrario, se vi fu voto unanime in tutti gli agenti doganali, in tutte le Camere di Commercio, in tutti gli industriali e spedizionieri, ed anche in molti commercianti, è stato quello della ripristinazione del contrassegno. Esso si appone con facilità alle merci e senza che queste per nulla ne scapitino. Esso è un documento quasi inerente della regolarità della sua importazione e dispensa da ogni altra pruova.

Il Regolamento del 1861 sottopone all'obbligo dell'accompagnamento di una bolletta di pagamento e di circolazione tutti i tessuti esteri lungo la zona della frontiera di terra e della cinta delle città franche; ma questo sistema, se da un lato è inefficace garanzia, dall'altro è fastidioso al commercio. Nel sottrarre poi a questi obblighi la circolazione ed il deposito dei medesimi nelle zone lungo il mare, il Regolamento del 1861 aveva tolto ogni mezzo agli agenti doganali di sorprendere il contrabbando, il quale, come è noto, generalmente si esercita in gran parte sui tessuti.

Il nuovo Regolamento coll'obbligo del contrassegno rende superflua qualunque siasi bolletta di accompagnamento, e qualunque formalità pei depositi in tutti i comuni di qualunque popolazione ed importanza commerciale.

Le merci suddette possono per tal modo circolare liberamente e senza verun rischio per le zone sia di terra, sia di mare, sia delle città franche ed esservi depositate nell'atto stesso che gli agenti doganali trovano nella presenza o nella assenza del contrassegno, la prova legale di immissione fatta regolarmente o in contrabbando.

Ma nel ripristinare il contrassegno non giovava imporlo su ogni specie di tessuti, come era prescritto dagli antichi Regolamenti doganali di molte Provincie d'Italia.

Il contrassegno parve da apporsi a quei soli tessuti di cui si fa contrabbando, e quindi da esentarne gli ordinari e tutti gli articoli di maglia, nastri, passamanterie e simili, non che quelli che i passeggieri introducono in quantità limitate per proprio uso.

Esercitandosi maggiormente il contrabbando in zuccheri, caffè ed in alcune specie di tessuti, questi soltanto si sono assoggettati a cautele speciali; tutte le altre merci, compresi gli altri coloniali e gli altri tessuti, ne vanno esenti. Per essi rimane in azione la sola vigilanza doganale affine di sorprendere il contrabbando nell'atto della sua esecuzione.

Se speciali precauzioni erano imposte dal Regolamento così largo del 1861 per la circolazione e pel deposito di alcune merci sulla frontiera di terra e sulla cinta dei porti-franchi, non vi è ragione per la quale non abbiano ad esigersi anche per le zone lungo il mare ove appunto adesso giganteggia il contrabbando. E se quelle ora proposte, senza essere più gravi delle precedenti, sono per riuscire di tanto più efficaci, il commercio onesto invece di offendersene ne sarà riconoscente. A mio avviso l'apposizione del contrassegno ai tessuti esteri è una necessità urgente, e che non ammette dilazione. Ma siccome può avvenire che sorgano delle contestazioni sulla nazionalità della produzione di una merce, potendo taluno pretendere che siano nazionali quei tessuti che un agente doganale può credere stranieri, per maggiore garanzia dell'onesto commercio ed anche delle nostre fabbriche viene data a queste la facoltà di far apporre ai loro prodotti un contrassegno speciale, e per tal modo si eviteranno le contestazioni e si toglierà ogni timore alla loro libera circolazione in tutto il Regno.

Non ultima fra le misure atte a combattere il contrabbando è l'obbligo di munirsi del manifesto di partenza imposto anche ai capitani dei bastimenti che escono dalle città franche dello Stato; e ciò perchè al presente egli è appunto con detti legni che operansi a preferenza le introduzioni in frode, e perchè la franchigia è limitata al porto e non alle acque che bagnano i vicini lidi.

Ma se da un lato era d'uopo imporre dei vincoli al commercio dei soli zuccheri e caffè e l'obbligo della lamina o del piombo ad alcune specie di tessuti ancó nell'interno del Regno onde non inceppare il traffico fra questo e le zone, ho creduto dall'altro lato potersi dare al commercio alcune facilitazioni maggiori nel cabottaggio.

Il Regolamento del 1861, ad impedire nel detto commercio la sostituzione di merci estere alle nazionali, o diventate tali per precedente sdoganamento, aveva imposto l'obbligo (art. 44) di spedire i tessuti di qualunque specie sempre in colli formati a macchina o assicurati con doppio involto e muniti di doppio piombo. Questa disposizione avea fatto nascere vivi reclami dal commercio. Collo esentare da tale costosa formalità i tessuti esteri una volta che sono stati muniti di contrassegno, saranno a quella soggetti i soli tessuti che non lo abbiano.

Ancora si è tolto l'obbligo della bolletta di cauzione per tutte le merci che si spediscono da una dogana all'altra, o da un deposito doganale ad altra dogana per tutti i legni di una portata maggiore di trenta tonnellate. La prescrizione di aver sempre una bolletta di cauzione anche per legni di grande portata, frapponeva grandi impedimenti al traffico che si fa con battelli a vapore in tutti i porti del Regno, e ne erano fatte querele dal commercio.

Parve poi conveniente limitare d'assai l'applicazione del bollo ai colli in cui sono racchiuse merci estere non daziate, spedite da una dogana all'altra, e dispensare dall'obbligo del manifesto i capitani che fanno il cabottaggio con barche di portata non maggiore di venti tonnellate e con carico di merci di produzione nazionale.

A tacere d'altre facilitazioni che si danno al commercio dirò di un'ultima che è quella di essersi ribassata da cinquanta a trenta tonnellate la portata dei bastimenti che possono fare il commercio di trasporto di merci estere da un porto all'altro del Regno, e la riesportazione di merci estere messe in deposito. È questa una facilitazione di alto momento pel commercio che si esercita nei golfi di Genova e di Napoli e lungo tutto il mare Adriatico. Anche i traffichi delle città di Messina e di Palermo se ne vantaggeranno.

Adottati nuovi provvedimenti più efficaci per prevenire le frodi, per dare maggiori mezzi di vigilanza e di sorpresa dei contrabbandi, conveniva ancora ripigliare ad esame la parte penale, la quale nel Regolamento del 1861 meritava più specialmente la considerazione del Governo. Le pene massime inflitte da quel Regolamento sono del triplo del dazio; pene mitissime, veduta la bassa ragione della nostra tariffa doganale, e le quali vengono coperte dal valore delle merci. Nessuna pena colpisce il contravventore, talchè qualunque sia il numero di coloro che cooperarono alla frode, la multa è sempre la stessa ed una sola.

È evidente che con siffatto sistema di pene il contrabbando trova sempre il suo vantaggio. Si propone di tener ferma l'abolizione della confisca delle merci sanzionata dal Regolamento del 1861, comunque le Leggi inglesi e francesi l'applichino largamente. La confisca rivestendo il carattere di un bottino, che si ripartiva fra gli agenti doganali, metteva quasi costoro in istato di guerra contro i contravventori e rendeva odiosa l'Amministrazione; la pena inoltre della confisca, non ragguagliandosi sull'entità del diritto frodato, escludeva la giusta proporzionalità del castigo.

Propongo del pari alla M. V. di mantenere l'abolizione del sistema delle transazioni, che comprometteva sempre il decoro dell'Amministrazione, e collo stabilire entro limiti assai larghi un massimo ed un minimo di pena, di lasciare al giudice il mezzo di applicare la pena secondo la gravità delle circostanze che hanno accompagnato la contravvenzione. Ma era necessario di infliggere pene più severe; laonde pel contrabbando e per alcune contravvenzioni assimilate al medesimo, l'importo della multa pegli autori sarebbe da uno a cinque dazi. In minor ragione verrebbero punite le contravvenzioni meno gravi, ma sarebbero elevate da 10 a 500 lire le multe a limiti fissi. E queste multe non verrebbero pagate col solo prezzo della merce, ma sarebbero di regola tante quanti sono gli autori della contravvenzione; poichè è nei postulati della punitiva giustizia che ognuno il quale infranga una legge dettata dalle più evidenti esigenze dell'interesse nazionale ne subisca la pena.

Il Regolamento del 1861 nessuna pena infligge agli assicuratori del contrabbando nè ai complici. Col presente progetto si applicano ai primi le stesse pene in cui incorrono gli autori, ed ai secondi una multa dalle 10 alle 500 lire.

L'assicurazione dei contrabbandieri si opera svelatamente in più parti del Regno, e chi la esercita è forse anche più colpevole dello esecutore del contrabbando.

Per tali modi cesserà in tutti coloro che partecipano alla contravvenzione, la impunità onde essi al presente sono resi arditi.

Si è anche raddoppiata la pena pei recidivi, poichè per essi il contrabbando, divenuto mestiere, ha d'uopo di più severe sanzioni penali, che appunto sono scritte in quasi tutte le leggi doganali.

Sono questi i principali mutamenti proposti al Regolamento del 1861. Ve n'ha altri di cui è superfluo il fare minuta indicazione, ma che pur sono indirizzati a meglio garantire le operazioni doganali: alcuni di questi avrebbero dovuto essere già messi in pratica mediante ordini posteriori del Ministero.

Mi rimane soltanto a richiamare la considerazione della M. V. sopra due disposizioni che sono proposte negli articoli 9, 93 e 96.

Coll'articolo 9 si abolisce il sistema di pagare i dazi di importazione con cambiali, e coll'art. 96 se ne lascia la facoltà nelle Provincie Napoletane e Siciliane fino a tutto l'anno 1863. Questo sistema ignoto alle altre Provincie del Regno era stato introdotto dal cessato Governo delle due Sicilie come un compenso non solo della elevatezza dei diritti doganali, ma anche della mancanza di depositi doganali con facoltà di riesportazione. Il Regolamento del 1861 non si limitò a conservare questo mezzo di pagamento, ma lo estese a tutte le altre parti del Regno.

Per verità, allorchè si ha il vantaggio di una tariffa mite come la nostra per la massima parte delle merci e quando parecchi prodotti, come le pelli, i cotoni e le sete greggie vanno esenti da dazio, (dovechè nella tariffa napoletana si avevano sopra tutti dei dazi altissimi), il conservare la facoltà di pagare i dazi con cambiali a sei mesi val quanto il concedere una diminuzione del tre per cento circa sull'importo dei diritti medesimi già assai basso. Si stabilisce poi un privilegio in favore di coloro che sono ammessi al pagamento in cambiali contro coloro che non hanno questa possibilità.

E il danno della finanza non si limita alla sola perdita del tre per cento; essa è impigliata in mille liti per la esazione delle cambiali, e non passa quasi giorno in cui il Ministero non riceva domande di dilazione, o anche di transazione con iscapito degli interessi della finanza, e pur talora avviene che la solvibilità degli obbligati si perda, e con quella lo Stato perda ogni mezzo di riscuotere qualunque parte del suo credito.

Mi è perciò paruto doversi affatto abolire questo sistema. Soltanto, avuta considerazione agli interessi già impegnati, credetti poter proporre di permetterne la continuazione nelle Provincie meridionali sino al 1 gennaio 1864.

L'altro importante mutamento che si propone (articolo 93) è di dichiararsi che col 1 gennaio 1866 cesseranno i privilegi doganali delle città franche di Ancona, Livorno e Messina colla instituzione in esse di un porto-franco a somiglianza di quello di Genova.

Io credo che non si troverà da parte del Parlamento veruna difficoltà ad assentire a tale proposta. Quei privilegi oltre essere ingiusti, perchè sottraggono al pagamento dei diritti di dogana il consumo delle merci per le popolazioni delle dette città, sono fomite perenne di contrabbando che nulla può vincere, perchè riesce quasi impossibile il vigilare continuamente il traffico giornaliero che per mare e per terra da esse si esercita.

Coteste istituzioni potevano essere di qualche utilità allorchè per l'altezza delle tariffe daziarie e per la poca importanza dei mercati degli Stati in cui era divisa l'Italia, il traffico che naturalmente quivi si esercitava era ristretto in angusti limiti. Si cercava col mezzo di quei privilegi di creare artificialmente un mercato più largo; si voleva fare una guerra doganale agli Stati vicini. Mancavano pure istituzioni, come pel porto-franco di Genova e pei depositi doganali, che mentre permettono la libera riesportazione delle merci estere con esenzione di dazio, provveggono a tutelare gli interessi della finanza e non esimono gli abitanti da quel tributo doganale a cui sono sottoposte le altre popolazioni del Regno per gli oggetti di loro consumo.

Oggi siamo in ben altre condizioni; mercè l'unione politica ed amministrativa di tutte le Provincie d'Italia, e mercè la navigazione a vapore, i mercati si sono allargati ed andranno sempre più prosperando. Le facilità date ai diversi depositi doganali e conservate al porto-franco di Genova per ogni operazione commerciale sia di deposito sia di transito, sia di esportazione all'estero, sia di destinazione ad altro luogo del Regno garantiscono alle merci tutta la desiderevole libertà di movimento senza che siano scemati i mezzi di vigilanza contro le frodi e senza che vi siano esenzioni. A ciò si aggiunge che le città franche di Ancona, di Livorno

e di Messina riceveranno fra qualche anno un grande sviluppo di commercio e di prosperità per la costruzione delle strade ferrate che mettono capo ad esse. Ancona è già diventata il centro di un grande movimento di merci dopo l'apertura delle strade ferrate che la congiungono colla linea del Po, e diverrà anche più importante allorchè saranno compiute quelle che partono da essa per le Provincie meridionali e per Roma, e l'altra che per Arezzo apre la comunicazione colla Toscana. Livorno ancora acquisterà una maggior importanza quando saranno messi in esercizio i passaggi ferroviari dell'Apennino verso Bologna, verso Ancona, verso Roma e le due linee littorane verso Genova e verso Roma. Messina infine sarà il capo della rete delle strade ferrate che attraverseranno tutta la Sicilia.

Innanzi a questo magnifico e largo campo di accresciute relazioni commerciali può ben chiedersi a quelle popolazioni il sacrificio di un privilegio che nulla più giustifica.

A ciò si aggiunge che i prodotti naturali ed industriali del Regno entrando in una città franca perderebbero la loro nazionalità e che ogni oggetto di produzione della natura e dell'arte ottenuto entro la cerchia delle città franche dovrebbe pagar dazio di importazione per poter essere immesso negli altri territori dello Stato. Coll'immancabile sviluppo dell'industria nazionale nelle attive città di Ancona, Livorno e Messina la loro segregazione doganale le porrebbe, a non dubitarne, in una falsa e dannosa posizione, come già avvenne, per talune industrie esercitate entro la città di Livorno.

Io anzi credo che se al privilegio che andrebbesi ad abolire, si surrogassero le istituzioni consigliate dalla scienza economica moderna, le suddette città vi troverebbero più larghi compensi. Non è soltanto un deposito doganale ad imitazione del porto-franco di Genova, che io reputo potersi fondare nei grandi centri commerciali del Regno; ma potrebbesi per avventura istituire dei *Docks* come quelli che sono nell'Inghilterra, o dei *Magazzini generali* come sono in Francia, nei quali le merci abbiano non solo la massima libertà di movimento, ma possano essere messe in circolazione, senza che siano tenute a mutar luogo, e possano servire di pegno ad anticipazioni sul loro valore.

Ed è appunto per rendere possibili queste istituzioni in tutti i nostri principali porti e centri di commercio che negli articoli 35 e 47 ho proposto di concerto col Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio alcune disposizioni per le quali il Governo può autorizzare l'istituzione di Magazzini generali per conto dei Municipi e delle Camere di Commercio o Società commerciali, i quali abbiano facoltà di rilasciare *ricevute* delle merci depositate, la cui proprietà sia trasferibile con semplice girata sulle ricevute, e possano inoltre far eseguire vendite volontarie a pubblici incanti colla grandissima riduzione della tassa di registro che concede la legge del 6 luglio 1862 sulle Camere di Commercio. Per dette ricevute si sostituirebbe un solo diritto fisso di L. 1 50 ad ogni tassa di registro e bollo qualunque sia l'uso che se ne faccia.

Queste due facoltà sono un gran passo verso l'attuazione dei Docks, ed aprono la via ai capitali che si volessero investire in tali imprese.

Ma non si può disconoscere che a rendere compiuto il sistema dei Docks manca ancora in chi anticipò alcuna somma sopra la merce depositata il privilegio di far vendere la merce per rivalersi della sua anticipazione.

Sarà il caso di chiamare l'attenzione del Parlamento sopra questo importante argomento o in occasione di una legge generale sui Docks, ovvero quando potenti Compagnie chieggano d'attuarne qualcuno in un centro commerciale di grande importanza.

Io ho fiducia che ove la M. V. si degni di approvare l'annesso Regolamento, e quando sia ricostituito il Corpo delle Guardie doganali secondo la legge del 25 aprile 1862, alla quale ricostituzione solertemente si lavora, e siano attuati i progetti di riordinamento degli uffizi doganali, che tra pochi giorni avrò l'onore di sottoporre alla M. V., verrà di molto a crescere il prodotto di sì importante ramo di pubbliche entrate.

VITTORIO EMANUELE II

Per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Veduto il Regolamento Doganale approvato col Nostro Decreto 29 ottobre 1861;

Sulla proposta del Ministro delle Finanze;

Sentito il parere del Consiglio dei Ministri;

Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:

Art. 1. È approvato l'annesso Regolamento Doganale firmato d'ordine Nostro dal Ministro delle Finanze.

Art. 2. Tale Regolamento sarà sottoposto all'approvazione del Parlamento alla prossima convocazione.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del Sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Torino, addì 11 settembre 1862.

VITTORIO EMANUELE.

QUINTINO SELLA.

Il N. 861 della Raccolta Ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia contiene il Decreto sopra riferito.

REGOLAMENTO DOGANALE

TITOLO I.

DISPOSIZIONI GENERALI.

Linea doganale.

Art. 1. Il lido del mare, le sponde dei fiumi e dei laghi promiscui, i confini cogli altri Stati formano la linea doganale.

Sono considerati fuori della linea doganale le città franche, il porto-franco di Genova e gli altri che si potessero instituire, non che i due versanti fra la sommità delle Alpi e le frontiere di Nizza e di Susa dichiarati neutrali colla Convenzione internazionale del 7 marzo 1861.

Con Reali Decreti verranno indicati gli altri territori da considerarsi fuori della linea doganale.

Zone di vigilanza.

Art. 2. Fino alla distanza di dieci chilometri dalla frontiera di terra, dalla cinta delle città franche, e dalle sponde dei fiumi e laghi promiscui, sopra tutta la parte italiana del Lago Maggiore, e fino alla distanza di cinque chilometri dal lido del mare e dalle sponde del Lago suddetto, il deposito e trasporto delle merci sono sottoposti alla vigilanza doganale. La larghezza di queste zone di vigilanza potrà essere con Decreto Reale cresciuta o diminuita a norma delle circostanze locali, e specialmente degli accidenti naturali del territorio. Oltrepassata la zona di vigilanza, le merci possono essere ritenute e trasportate liberamente, a meno che trattisi di tessuti esteri non muniti del contrassegno prescritto, o di merci estere contrabbandate perseguite continuatamente dagli agenti della forza pubblica.

Entro dieci chilometri dal lido verso il mare, gli agenti doganali vigilano le navi per le quali vi è sospetto di contrabbando.

Dogane e loro classificazione.

Art. 3. Uffici doganali di due ordini sono stabiliti lungo la linea doganale ed in alcuni centri commerciali dello Stato.

Sono dogane di primo ordine quelle che hanno facoltà di fare ogni operazione doganale.

Sono dogane di secondo ordine quelle che hanno facoltà di fare operazioni di esportazione, cabottaggio, circolazione ed importazione limitata.

Le dogane si dividono in classi secondo l'importanza delle loro operazioni.

Nelle frontiere di terra e di mare, ove le dogane sono collocate in luoghi molto distanti dalla linea doganale, saranno istituiti *posti di osservazione* per vigilare ed accertare l'entrata e l'uscita delle merci. Tali posti sono considerati come sezioni delle dogane.

Con Decreti Reali saranno determinati il luogo, l'ordine e la classe di ciascuna dogana, le vie da percorrere tra il confine e la dogana per l'entrata e l'uscita delle merci, e la specie di quelle che possono essere importate nelle dogane di secondo ordine, nonchè le dogane abilitate al deposito delle merci e alla attestazione dell'uscita di quelle in transito.

Passaggio della linea doganale.

Art. 4. Le merci non possono traversare di notte la linea doganale, cioè prima di mezz'ora innanzi il sorgere, e più tardi di mezz'ora dopo il tramonto del sole.

Lungo la linea doganale marittima è permesso anche di notte l'ingresso nei porti e l'approdo ai lidi dove sono uffici doganali; ma è vietata ogni operazione di imbarco e di sbarco.

A questi divieti può essere fatta eccezione con Decreto Reale.

Carico, discarico e trasbordo delle merci.

Art. 5. Nessuna operazione di carico, scarico e trasbordo di merci può essere eseguita sulla linea doganale senza permesso della dogana, e senza l'assistenza dei suoi agenti.

Ogni operazione doganale debbe essere fatta nei luoghi assegnati dall'amministrazione.

Prima di compiere le operazioni di scarico o trasbordo i capitani non possono ricevere a bordo nuove merci senza uno speciale permesso del capo dell'ufficio doganale.

Questi può anco permettere che lo scarico ed il trasbordo delle merci avvenga senza l'assistenza degli agenti doganali.

Permissione di partenza.

Art. 6. I capitani debbono, prima di partire, presentare alla dogana per la *vidimazione* il manifesto di partenza delle merci caricate o rimaste a bordo coll'indicazione delle bollette e dei documenti che riguardano il carico.

Sono dispensati dal suddetto obbligo i capitani che fanno il cabottaggio con barche di portata non maggiore di venti tonnellate, e solamente con merci di produzione nazionale, non soggette a dazio d'uscita, o quando l'importo totale di questo non superi lire venticinque. Essi però si provvederanno del *lascia-passare*.

È vietato di allontanarsi dal porto o dalla spiaggia senza permissione scritta della dogana e della autorità marittima del porto, la quale non la dà, se non è provato il pagamento dei diritti doganali e marittimi.

Queste prescrizioni debbono osservarsi anche dai capitani che escono dalle città franche dello Stato.

Sotto la denominazione di capitani sono compresi tutti i conduttori di navi o di barche.

Dichiarazione.

Art. 7. Ogni operazione doganale deve essere preceduta da una dichiarazione del proprietario delle merci o del suo rappresentante. Le forme e le condizioni della dichiarazione saranno indicate appresso.

Visita.

Art. 8. Fatta la dichiarazione, si procede alla verificazione delle merci ed alle annotazioni sui registri doganali. A tal uopo i colli debbono essere aperti negli uffici della dogana alla presenza degli agenti doganali e delle persone interessate, o dei loro rappresentanti.

I corrieri ed appaltatori postali di terra e di mare sono esenti dalle visite e dalle prescrizioni doganali per i plichi delle lettere e delle carte descritti nel foglio di via.

Diritti da pagarsi.

Art. 9. I diritti per la importazione, la esportazione, il transito, il deposito, il magazzinaggio e la riesportazione, e quelli pel bollo della carta sono regolati da speciali leggi e tariffe. Le spese di facchinaggio, di bollo dei colli, di lamina o di altro contrassegno pei tessuti, e le indennità per gli agenti doganali che vanno a fare operazioni fuori della dogana sono a carico delle parti secondo gli speciali regolamenti in vigore.

Il pagamento del dazio va fatto in contanti, tostochè è stata compiuta l'operazione di sdoganamento.

I diritti non riscossi in tutto o in parte all'atto dello sdoganamento si esigeranno in via suppletoria. L'azione per la loro riscossione si estingue nel termine di due anni. Scorso questo termine l'amministrazione conserva ancora per un anno il diritto al risarcimento del danno sofferto verso l'impiegato imputabile della mancata o incompleta riscossione. L'azione non è estinta se vi è frode.

Bollo.

Art. 10. I colli di merci estere che si trasportano da una dogana all'altra devono, salve le eccezioni indicate agli articoli 28 e 49, essere muniti di bollo che ne accerti l'identità.

Sono soggetti ad un *contrassegno* speciale (lamina o piombo) i tessuti esteri, eccettuati quelli che verranno più sotto indicati.

Il Ministro delle finanze potrà permettere la apposizione di contrassegni ai tessuti nazionali, e di uno speciale a quelli che si vogliono spedire in cabottaggio.

Bollette.

Art. 11. In prova delle seguite operazioni è data al proprietario della merce la *bolletta* che attesta il pagamento del dazio, o la cauzione data pel passaggio ad altra dogana, o l'adempimento delle condizioni per la circolazione o per l'espertazione delle merci.

La *bolletta* della dogana è il solo documento che prova il pagamento del dazio; essa non potrà valere più di un anno dalla data della sua emissione. Si fa eccezione pei tessuti muniti di lamina all'atto dello sdoganamento, pei quali la prova del pagamento del dazio è solamente il contrassegno apposto dalla dogana.

Garanzia dei diritti doganali, delle multe e spese.

Art. 12. Le merci immesse in dogana per qualunque destinazione o in contravvenzione, guarentiscono l'amministrazione del pagamento dei diritti, delle multe e delle spese, a preferenza di ogni altro creditore.

I mezzi di trasporto guarentiscono in pari modo il pagamento delle multe e delle spese dovute dai capitani e da altri conduttori.

Effetti della importazione e della esportazione.

Art. 13. Le merci estere sdoganate sono pareggiate alle nazionali.

Le merci nazionali esportate sono considerate come estere, eccetti i casi di cabottaggio, di circolazione e di esportazione temporaria.

Forza maggiore e fortuiti eventi.

Art. 14. L'inosservanza di prescrizioni doganali per provata forza maggiore non trae seco conseguenze penali. La prova degli avvenimenti fortuiti è a carico dei capitani, dei conduttori e degli altri interessati, nelle forme stabilite dalle leggi.

Espropriazione ed occupazione temporaria dei locali.

Art. 15. Si potrà procedere a titolo di pubblica utilità alla espropriazione od alla occupazione temporaria dei locali indispensabili agli uffici e posti doganali, facendo luogo ai compensi voluti dalle leggi.

Concorso delle autorità pubbliche.

Art. 16. Le autorità amministrative e la forza di terra e di mare possono essere richieste della loro cooperazione per la esecuzione del presente Regolamento.

Istruzioni disciplinari.

Art. 17. Le istruzioni disciplinari per l'esecuzione del presente Regolamento saranno approvate con Decreto Reale.

TITOLO II.

DELL'IMPORTAZIONE E DEL TRASPORTO DELLE MERCI DA UNA DOGANA ALL'ALTRA.

Presentazione delle merci alle dogane di terra.

Art. 18. Le merci che si introducono per la via di terra debbono essere presentate alla più vicina dogana di frontiera. Se la dogana è dentro la linea, debbono percorrere senza deviare la strada designata dai regolamenti. Se si presentano ad una dogana che non abbia facoltà di riceverle, saranno esportate a spese del conducente, oppure accompagnate con bolletta di cauzione, come quella che si dà per le merci spedite con esenzione di visita, alla prossima dogana a ciò autorizzata.

Si potranno invece accompagnare con scorta quando la dogana autorizzata non disti più di dieci chilometri.

Manifesto del carico.

Art. 19. Il capitano del bastimento, in ogni porto o spiaggia, qualunque sia la causa per la quale vi approda e quanto il tempo che vi rimane, deve presentare alla dogana il *manifesto del carico*. Se il bastimento è partito da un porto dello Stato, il manifesto del carico sarà supplito dal manifesto di partenza prescritto dall'art. 6.

La dogana può domandare al capitano tutti gli altri documenti di bordo, e dovrà farlo quando insorgano dubbii tra le indicazioni del manifesto e lo stato del carico.

Il capitano deve ad ogni richiesta rendere conto delle merci manifestate.

Le merci presentate ad una dogana di mare non autorizzata a riceverle saranno respinte con un *lascia-passare*, se il bastimento è della portata superiore a trenta tonnellate; in caso diverso saranno accompagnate con *bolletta di cauzione* al più vicino ufficio doganale che sia a ciò autorizzato.

Contenuto del manifesto.

Art. 20. Nel manifesto del carico si deve esprimere il nome e la portata del bastimento, la provenienza, gli approdi fatti durante il viaggio, il numero degli uomini dell'equipaggio, la indicazione sommaria della varia specie del carico, il numero e la qualità dei colli, le loro marche e cifre numeriche ed i documenti che li accompagnano. I numeri dei colli debbono essere ripetuti con lettere.

Il manifesto sarà diviso in due parti, indicanti l'una le merci estere e l'altra le nazionali. Sì nell'una come nell'altra parte le merci destinate a luoghi diversi di arrivo debbono annotarsi separatamente.

Il manifesto deve essere scritto senza correzioni, cancellature od alterazioni, e sottoscritto dal capitano.

Mancando alcuno dei suddetti requisiti, il manifesto è restituito e si considera come non presentato.

Consegna del manifesto.

Art. 21. Quando il bastimento è subito ammesso a libera pratica, il manifesto deve essere consegnato entro 24 ore dall'approdo.

Arrivando di notte, le 24 ore decorrono dallo spuntare del sole.

Quando la nave sia messa sotto riserva, conforme i regolamenti sanitari in vigore, il capitano deve fare una dichiarazione a voce agli agenti della dogana e della sanità, i quali del deposto fanno un processo verbale.

Se la nave è sottoposta a contumacia, il manifesto deve essere consegnato alla dogana nelle 24 ore dall'arrivo per mezzo dell'ufficio di Sanità.

Sbarco delle merci.

Art. 22. Per lo sbarco e la presentazione delle merci alla dogana deve essere esibita alla medesima una copia del manifesto o la dichiarazione del negoziante o di chi lo rappresenta.

Le merci con altro destino possono rimanere sul bastimento, e la dogana ha il diritto di mettere su questo le sue guardie ed usare altre cautele quando lo stimi opportuno. Per esse si darà una bolletta detta *lascia-passare* affine di legittimarne la uscita dal porto.

Dichiarazione.

Art. 23. La dichiarazione prescritta dall'articolo 7 deve farsi nelle dogane di mare di regola entro 3 giorni dall'arrivo del bastimento; il capo della dogana ha facoltà di prorogare il detto termine con riguardo alle circostanze locali. Presso le dogane della frontiera di terra la dichiarazione deve essere fatta appena giunte le merci.

La dogana può richiedere tutti i documenti che debbono accompagnare le merci, e dovrà farlo quando insorgano dubbii tra le indicazioni della dichiarazione e lo stato del carico.

La dogana può permettere al proprietario od a chi lo rappresenta di fare scaricar le merci e di verificarne alla presenza di un impiegato la qualità e la quantità prima di stendere la dichiarazione.

È permesso mutare la dichiarazione presentata solo in ciò che riguarda la destinazione delle merci, ma prima che ne sia intrapresa la visita.

Contenuto della dichiarazione.

Art. 24. La dichiarazione deve essere fatta in iscritto colla firma del dichiarante. È permessa la dichiarazione verbale per le merci che i viaggiatori portano per loro uso, e per tutte quelle sulle quali i diritti da pagarsi non superano dieci lire.

La dichiarazione scritta dovrà contenere:

a) Il nome, cognome e domicilio del dichiarante;

b) Il luogo di provenienza e quello di destinazione delle merci;

c) Il numero e la specie dei colli con le marche e cifre numeriche;

d) La quantità e la qualità delle merci secondo le denominazioni della tariffa ed il valore delle medesime. Presso le dogane di terra la quantità e qualità delle merci devono dichiararsi collo per collo.

La dichiarazione deve essere scritta senza correzioni, cancellature od alterazioni.

I numeri indicanti le quantità ed il valore delle merci saranno ripetuti in lettere. Se manca alcuno di tali requisiti, la dichiarazione è restituita, e si considera come non presentata.

Effetti della mancanza del manifesto o della dichiarazione.

Art. 25. Il rifiuto o il ritardo ad esibire il manifesto, la dichiarazione e gli altri documenti, dà diritto alla dogana di fare a rischio e spese del

capitano o del proprietario di caricare le merci e custodirle nei magazzini doganali.

Decorsi due mesi senza che sia fatta la dichiarazione, le merci potranno essere vendute a pubblico incanto a cura dell'amministrazione nei modi prescritti dai regolamenti.

L'apertura dei colli in assenza delle persone interessate dovrà essere fatta coll'intervento dell'autorità giudiziaria. La somma incassata, dopo diffalcati i diritti doganali, le multe e le spese, sarà consegnata ai proprietari, ovvero depositata nelle pubbliche casse nel modo che sarà determinato dal Ministero delle finanze.

Fino a che non ne sia seguita la vendita, i proprietari o coloro ai quali le merci sono destinate possono ricuperarle, previo il pagamento dei diritti doganali, delle multe e delle spese.

Bolletta di sdoganamento.

Art. 26. Dopo la verificazione delle merci, e liquidati ed esatti i diritti, è consegnata ai contribuenti la *bolletta di sdoganamento*, mercè la quale essi avranno la permissione di levare le merci dalla dogana e di condurle al luogo dove sono destinate.

Oltre quanto è compreso nella dichiarazione, nella bolletta deve essere indicato il giorno e l'ora in cui è consegnata.

Per le merci non soggette a dazio, presentate alla dogana è data una bolletta che attesta la loro qualità, la quantità ed il valore.

Bollatura dei tessuti esteri.

Art. 27. I tessuti esteri debbono all'atto dello sdoganamento essere muniti di un contrassegno (lamina o piombo) nel modo che sarà determinato dal Ministro delle finanze.

Ne sono eccettuati:

a) Le tele di canapa o di lino di meno di 6 fili di orditura nei 5 millimetri, ed i tappeti da pavimento;

b) I tessuti che i particolari introducono e trasportano per proprio uso, quando il loro dazio principale non superi lire dieci;

c) I lavori a maglia, gli oggetti minuti e gli abiti fatti.

Con Decreto Reale potranno assoggettarsi od escludersi da questo obbligo altre qualità di tessuti, specialmente nei casi di mutamento di tariffa.

È data facoltà ai proprietari di far munire del contrassegno tutti gli altri tessuti esteri pei quali esso non è obbligatorio.

Bolletta di cauzione per passaggio da una dogana all'altra.

Art. 28. Per le merci estere che si spediscono da una dogana ad un'altra *per la via di terra* per ulteriori operazioni doganali, si deve fare la dichiarazione scritta nei modi stabiliti all'articolo 24, indicandovi la dogana per la quale sono destinate, e dare garanzia per la loro presentazione nel tempo stabilito, mediante deposito o cauzione per la somma dei diritti di entrata, e pel massimo delle pene stabilite pel caso della ommessa loro presentazione.

La dogana, dopo fatta la visita, applica il bollo ai colli per accertarne l'identità, quando il dazio di entrata delle merci sia superiore a lire dieci il quintale, o non si tratti di merci di grossa mole facilmente descrivibili.

La dogana, dopo apposti i bolli, dà una *bolletta di cauzione*, la quale oltre le indicazioni della bolletta di pagamento, determina il tempo entro il quale le merci debbono giungere alla dogana di destinazione, e quello entro il quale si deve far pervenire alla dogana di partenza la prova dell'arrivo.

La matrice della detta bolletta di cauzione deve essere firmata dal dichiarante e se vi è garanzia, anche dal garante.

La spedizione di merci estere da una dogana all'altra *per la via di mare* dovrà essere accompagnata da *lascia-passare*, se la portata del bastimento è superiore a trenta tonnellate, e da bolletta di cauzione negli altri casi.

Spedizione di merci senza visita.

Art. 29. La dogana potrà dare la bolletta di cauzione senza precedente verificazione delle merci, quando i colli sieno formati a macchina in un modo da non far temere alterazioni; oppure quando a spese delle persone interessate, e nei modi che determinerà il Ministero delle finanze, sieno assicurati con doppio involto e doppio piombo.

La richiesta per l'esenzione dalla visita deve farsi nella dichiarazione, indicando il peso lordo, le marche ed i numeri dei colli colla formola generica *merci da dichiararsi*.

In tali casi la cauzione si presterà pei diritti di entrata in lire 10 per ogni chilogrammi di peso lordo (salve le modificazioni che potranno essere fatte con Decreto Reale), e pel massimo delle pene.

Le merci spedite per istrade ferrate potranno godere delle suddette facilitazioni, anche se non sono in colli formati a macchina od assicurati con doppio involto o doppio piombo, semprecchè sieno riposte in appositi carri (vagoni) chiusi a piombo.

Gli agenti preposti dal Governo alle strade ferrate dello Stato, e le società concessionarie per le altre, sono responsabili dell'esattezza delle spedizioni.

Art. 30. Il Ministro delle finanze potrà permettere che alcune merci destinate da una dogana ad un'altra, introdotte per luoghi alpestri o sommamente disagiosi, siano dichiarate genericamente ed esentate in tutto od in parte dalla visita, prescrivendo le cautele da osservare e la cauzione da dare.

Discarico della bolletta di cauzione.

Art. 31. Giunte le merci alla dogana alla quale sono dirette, il proprietario o chi lo rappresenta deve entro 10 giorni dichiarare la loro destinazione.

Se le merci sono state spedite con esenzione di visita, o per mezzo delle strade ferrate nel modo detto negli articoli precedenti, la dichiarazione scritta deve essere presentata fra 10 giorni per procedere alla verificazione delle merci.

Se da questa non risulta irregolarità, la dogana dà un certificato di scarico, il quale libera dall'obbligo contratto colla bolletta di cauzione.

Se, visitando le merci, si trova differenza con quanto è indicato nella bolletta di cauzione, o se i colli giungono alterati, si dovrà sospendere la consegna del certificato di scarico, o limitarlo per la sola parte verificata esatta, facendo verbale per l'altra.

Il certificato di scarico può essere dato anche prima della verificazione, quando i colli spediti con esenzione di visita sieno riconosciuti intatti e non siavi alcun sospetto di frode.

La presentazione del certificato di scarico alla dogana di partenza dà diritto allo scioglimento della cauzione o di parte di essa.

Mancando il certificato, la dogana di partenza fa il verbale di contravvenzione.

La restituzione delle somme depositate nella dogana di partenza può esser fatta in quella di arrivo.

Quest'ultima è considerata in tali casi come dogana di confine.

Importazioni temporarie.

Art. 32. Per le importazioni temporarie verranno osservate le prescrizioni della tariffa doganale, salve le modificazioni che potranno essere fatte con Decreto Reale.

Per la importazione temporaria dei campioni non esenti da dazio si dovrà dare una bolletta di cauzione tutte le volte che l'importo del dazio complessivo superi lire tre.

TITOLO III.

DEL TRANSITO.

Immissione delle merci in transito.

Art. 33. Le norme stabilite per la immissione delle merci estere soggette a dazio, e pel trasporto di esse da una dogana ad un'altra, debbono seguirsi anche per le merci che traversano il territorio dello Stato. La spedizione di merci con destinazione da una dogana ad un'altra può essere mutata in transito, e la spedizione di transito può essere cambiata in destinazione a consumo od a deposito. In questi casi si osservano le regole che riguardano la nuova destinazione.

Consegna del certificato di scarico.

Art. 34. Quando sia accertata la identità delle merci destinate al transito e la loro uscita fuori della linea doganale, è dato il certificato di scarico della bolletta di cauzione.

Le merci di transito potranno per via di mare uscire soltanto sopra bastimenti di una portata maggiore di trenta tonnellate.

Questa prescrizione è applicabile anche per le merci che escono dalle città franche e dai porti-franchi dello Stato.

TITOLO IV.

DEL DEPOSITO E DELLA RIESPORTAZIONE.

Differenti specie di deposito.

Art. 35. Le merci estere soggette a dazio sono ammesse a deposito o sotto la diretta custodia della dogana, o in magazzini dati da essa in affitto, o in difetto di questi in altri di proprietà privata verificati ed approvati dall'autorità doganale. Saranno indicate con ispeciali disposizioni quelle merci che non possono essere ammesse a deposito.

I municipi, le società commerciali ed i privati che volessero stabilire per conto proprio depositi doganali, potranno esservi autorizzati con Decreto Reale che determinerà le condizioni per la amministrazione del deposito e per la sicurezza dei diritti doganali.

Il Governo potrà altresì autorizzare i municipi, le Camere di commercio e le società commerciali ad istituire sotto la propria risponsabilità magazzini generali destinati a ricovere in custodia merci estere.

Entrata delle merci in deposito.

Art. 36. La domanda per porre le merci in deposito deve essere fatta con dichiarazione scritta, in conformità all'art. 24.

Prima che le merci sieno messe nei magazzini, se ne deve verificare la quantità e la qualità, annotandole nei registri doganali.

Per le merci collocate nei magazzini di proprietà privata deve essere data cauzione pei diritti, le multe e le spese.

Durata del deposito.

Art. 37. Le merci sotto la diretta custodia della dogana potranno di regola rimanere in deposito due anni, non computando nè i mesi, nè i giorni dell'anno in corso. Sulla domanda del depenente, il Direttore delle gabelle potrà prorogare il termine sino ad altri due anni. Passati questi termini, si procederà secondo il disposto dell'art. 25.

Gli altri depositi non hanno limite di tempo.

Effetti del deposito.

Art. 38. Le merci che sono nel deposito doganale possono essere tutte o in parte esportate all'estero, o trasportate ad un altro deposito o ad un'altra dogana senza pagamento di dazio, o immesse al consumo col pagamento del dazio.

Deposito sotto diretta custodia della dogana.

Art. 39. Durante il deposito nei magazzini sotto la diretta custodia della dogana, le merci che ne sono suscettibili dovranno essere racchiuse in colli, e questi bollati.

Il proprietario può vigilare sulle merci, e colla permissione del capo della dogana ha facoltà di disfare i colli ed estrarne campioni alla presenza di agenti doganali.

Il diritto di *magazzinaggio* secondo la tariffa è dovuto anche per quelle merci che si trovassero avariate.

Avarie e casi di forza maggiore.

Art. 40. La dogana non risponde delle avarie o dei deperimenti naturali delle merci depositate, nè dei casi di forza maggiore.

Consegna della ricevuta delle merci.

Art. 41. Il proprietario delle merci poste sotto la diretta custodia della dogana può avere una ricevuta nella forma che sarà determinata dal Ministro delle finanze.

Sopra questa ricevuta saranno annotate le estrazioni delle merci fatte in una o più volte, e la ricevuta stessa sarà restituita alla dogana, quando tutte le merci saranno estratte dai magazzini. In caso di smarrimento della ricevuta le merci potranno essere restituite previa cauzione.

Deposito nei magazzini di affitto o di proprietà privata.

Art. 42. Nei magazzini della dogana dati in affitto e in quelli di proprietà privata il proprietario o il suo rappresentante ha facoltà di custodire le merci come meglio crede, senza ingerenza della dogana.

La proprietà delle merci per tutto ciò che riguarda il deposito, i dazi, le multe e le spese, è presunta di pieno diritto nel possessore del magazzino, fino a che le merci non sieno uscite dal deposito.

Il trasferimento delle merci dai magazzini di un negoziante a quelli di un altro deve essere preceduto dalla dichiarazione di entrambi, e seguito dai corrispondenti passaggi da un conto all'altro.

L'entrata nei magazzini dati in affitto non è permessa che nelle ore stabilite per le operazioni doganali.

I magazzini di privata proprietà saranno chiusi a due differenti chiavi, una delle quali rimarrà presso la dogana. Non si può entrare in questi magazzini senza la permissione della dogana, e senza l'intervento di agenti doganali, salve le eccezioni per alcune merci, che il Ministro delle finanze potrà permettere.

Il negoziante che personalmente o per mezzo dei suoi agenti rompesse tale divieto, non potrà più godere per tre anni del deposito nei magazzini di proprietà privata.

Magazzini generali.

Art. 43. L'autorizzazione ad istituire magazzini generali sarà data, dietro inchiesta fatta dai Ministri delle finanze e d'agricoltura, industria e commercio con Decreto Reale, che ne determinerà le condizioni di concessione e di esercizio.

Le amministrazioni di tali magazzini generali avranno facoltà di far eseguire vendite volontarie di merci ai pubblici incanti, in conformità dell'art. 3 della legge del 6 luglio 1862 sulle Camere di commercio.

Esse potranno dare ricevute per le merci depositate, e la proprietà di tali merci potrà essere trasferita ad altri con semplice girata di tale ricevuta, senza che occorrano dichiarazioni od annotazioni preventive nei registri dei magazzini.

A tali ricevute sarà apposta una marca da bollo da L. 1.50, la quale terrà luogo di ogni tassa di registro e bollo.

Le amministrazioni summentovate rispondono alla dogana pei dazi, multe e spese.

Vigilanza delle merci nei magazzini d'affitto o di proprietà privata.

Art. 44. La dogana esercita continua vigilanza sui magazzini d'affitto e su quelli di proprietà privata, e dovrà fare verificazioni ordinarie ogni due anni, e potrà farne altre improvvise e straordinarie quando lo creda opportuno.

La spesa delle verificazioni ordinarie è a carico dell'amministrazione. Quella delle straordinarie è a carico dei negozianti nel solo caso che si verificasse una differenza di qualità o di quantità che superasse il due per cento, oltre i cali di tolleranza.

Uscita delle merci dal deposito.

Art. 45. Per estrarre le merci dal deposito, il proprietario deve fare una dichiarazione specificata nelle forme prescritte, indicando la loro nuova destinazione.

Volendo riesportarle all'estero, la dogana fa la verificazione e ne vigila la uscita fuori della linea doganale.

La riesportazione per via di mare può farsi soltanto sopra bastimenti di una portata maggiore di trenta tonnellate. Questa prescrizione è applicabile anche al trasbordo delle merci destinate alla riesportazione.

Il diritto di riesportazione (ostellaggio) stabilito dalla tariffa doganale si paga, qualunque sia la specie del deposito d'onde escono le merci.

Se le merci sono spedite ad altra dogana, si consegna una bolletta di cauzione o *lascia-passare* a termini dell'art. 28.

Cali di tolleranza.

Art. 46. Pei depositi in magazzini dati in affitto, o di proprietà privata, nella liquidazione dei diritti doganali si bonifica a titolo di calo naturale per ogni anno il due per cento pegli olii, il tre per cento pei vini, il cinque per cento pei liquidi spiritosi, pei pesci e per le carni salate.

Pei periodi minori di un anno, il calo si liquida in proporzione di trimestre in trimestre compiuto.

La suddetta bonificazione è ammessa solo quando le deficienze realmente sussistano.

TITOLO V.

DELLA ESPORTAZIONE.

Dichiarazione e bolletta.

Art. 47. La dichiarazione delle merci destinate alla esportazione può essere fatta verbalmente alle dogane di frontiera.

Per le merci ammesse alla restituzione dei diritti pagati al momento della importazione delle materie prime, nonchè per quelle di *esportazione temporaria* per essere vendute all'estero nei casi permessi dalla tariffa doganale, si fa la dichiarazione scritta nei modi stabiliti dall'articolo 24.

Se le merci sono soggette a dazio di uscita, dopo fattane la verificazione e pagati i diritti, la dogana consegna la bolletta di pagamento, la quale, oltre al nome del contribuente e la quantità, qualità e valore delle merci, indica la strada da percorrere ed il tempo entro il quale debbono passare la linea doganale. Trascorso detto termine, la bolletta non è più valida, tranne i casi in cui per fortuna di mare la merce non si potè intieramente imbarcare.

Non si restituiscono i diritti pagati, quando anche la esportazione delle merci non avesse effetto.

Per le merci non soggette a dazio si verificherà soltanto la specie, e si darà una bolletta nella quale s'indicherà la quantità ed il valore secondo la dichiarazione.

TITOLO VI.

DELLA CIRCOLAZIONE E DEL CABOTTAGGIO.

Spedizione delle merci nazionali.

Art. 48. Le merci nazionali che sono spedite da un luogo all'altro della frontiera per rientrare nella linea doganale per via di mare o per quella dei fiumi e laghi promiscui, conservano la nazionalità, purchè non abbiano toccato territorio straniero. Se una nave in cabottaggio tocca per forza maggiore un porto estero, la merce non perde per questo la nazionalità.

Il Ministro delle finanze può permettere che le merci tocchino od attraversino un territorio straniero, senza che perciò abbiano a riguardarsi come estere.

Bollo da apporsi ai colli.

Art. 49. Il Ministro delle finanze stabilirà quali merci debbono essere racchiuse in colli bollati. Pei tessuti esteri sottoposti a contrassegno obbligatorio basterà che siano muniti di questo.

Gli altri tessuti esteri o quelli nazionali che non fossero stati sottoposti al contrassegno facoltativo saranno o muniti di un contrassegno speciale, o formati in colli a macchina in modo da non lasciar temere alterazione, od assicurati con doppio involto e con bollo a piombo, come si fa per le merci estere che si spediscono senza essere sottoposti a visita.

Consegna della bolletta di cauzione o di lascia-passare.

Art. 50. Per la uscita delle merci nazionali spedite in circolazione o cabotaggio si dà il *lascia-passare*, che indica la qualità, la quantità, i numeri, le marche de' colli, e la dogana di frontiera da dove debbono uscire, e quella per dove debbono entrare, non che il termine di tempo prefisso. Se tali merci sono soggette a dazio d'uscita, la cui somma collettiva superi le lire venticinque, debbono essere invece accompagnate da bolletta di cauzione pel dazio merebbe.

Delle merci che escono in cabottaggio, le cui similari estere non sono soggette a dazio d'importazione, si dà un *lascia-passare*, osservate solo le formalità prescritte per l'esportazione.

Gli agenti doganali attesteranno sulla bolletta di cauzione e su quella detta *lascia-passare* le imbarco e l'uscita delle merci fuori della linea doganale.

Ritorno delle merci nella linea doganale.

Art. 51. Quando il bastimento rientra nella linea doganale, deve essere presentato il manifesto di partenza ed il *lascia-passare* a norma del prescritto dall'art. 6.

Le merci sono riconosciute e confrontate colle indicazioni della bolletta di cauzione o dei rispettivi *lascia-passare* da cui le singole partite devono essere accompagnate.

Se non è riconosciuta la loro identità, quando anche munite di doppio involto, o se il termine da prescriversi nella bolletta di cauzione o nel *lascia-passare* per la reimportazione della merce fosse scaduto da tre mesi, vengono considerate estere.

Gli stessi riconoscimenti avranno luogo per le merci che rientrano per la frontiera di terra, le quali dovranno essere confrontate colla relativa bolletta e considerate come estere, ove non ne sia riconosciuta l'identità, o se il termine della bolletta sia scaduto da un mese.

Equipaggi e suppellettili d'uso.

Art. 52. Il trasporto degli equipaggi, degli strumenti d'arte e delle suppellettili d'uso dei viaggiatori e di coloro che cambiano domicilio nel territorio nazionale non è soggetto ad alcuna formalità, quando ha luogo senza toccar territorio straniero.

TITOLO VII.

PARTICOLARI DISPOSIZIONI DI VIGILANZA.

Divieto di approdo dove non sono dogane.

Art. 53. È vietato ai bastimenti di qualunque portata carichi di merci di rasentare il lido, di gettare l'àncora, e di approdare in luoghi dove non siano uffici doganali.

I bastimenti debbono ancorarsi nei luoghi a tal uopo destinati.

Vigilanza sui laghi e sui fiumi promiscui.

Art. 54. Nei laghi e fiumi promiscui è proibito di bordeggiare o di mettersi in comunicazione colla terra in modo che sia agevole caricare o sbarcare merci fuori dei luoghi suddetti.

Gli agenti doganali debbono arrestare e visitare (salva l'osservanza dei patti internazionali) le barche che danno indizio di contrabbando e scortarle alla prossima dogana, stendendo processo verbale.

Nel Lago Maggiore le merci estere che si immettono sia per consumo, sia per altra destinazione, debbono essere presentate ad una delle due estreme dogane nazionali, e non possono traversare il Lago senza la bolletta di pagamento o di cauzione.

Sono eccettuate quelle trasportate dai piroscafi che hanno a bordo agenti doganali.

Vigilanza sul mare.

Art. 55. I capitani dei bastimenti entro i dieci chilometri dal lido devono essere muniti del manifesto del carico, salva l'eccezione dell'art. 16.

Gli agenti doganali in detto spazio possono recarsi a bordo dei bastimenti di portata non superiore a cinquanta tonnellate, e farsi esibire il manifesto e gli altri documenti del carico.

Mancando il manifesto per un bastimento destinato ad un porto nazionale, o in caso d'indizio di contravvenzione, debbono scortarlo alla prossima dogana, adempiendo a quanto è prescritto al secondo alinea dell'articolo precedente.

Pei bastimenti di maggior portata limiteranno la vigilanza sui loro movimenti lungo il litorale, e quando si tentasse di scaricare o trasbordare merci potranno richiedere i documenti di bordo, ed accompagnarli alla più vicina dogana per istendere il verbale di contravvenzione.

Vigilanza nelle zone di terra.

Art. 56. Quando vi sia indizio di contrabbando gli agenti doganali possono visitare le merci estere soggette a dazio, le quali sieno trasportate o custodite nelle zone di vigilanza. Se vi sono prove del contrabbando, le merci saranno trasportate alla vicina dogana perchè venga proceduto a norma di legge.

Per il caffè e per lo zucchero che si vogliono trasportare o tenere in deposito nelle suddette zone è necessaria una *bolletta di pagamento*, o una *bolletta di circolazione* da presentarsi agli agenti doganali o alla forza pubblica ad ogni loro richiesta.

Sono eccettuati dall'obbligo della bolletta nella zona lungo il lido del mare lo zucchero ed il caffè entro il perimetro dei comuni, il cui abitato agglomerato superi duemila anime, *purchè non si tratti di deposito*. Eguale eccezione si accorda alle quantità di zucchero e di caffè destinate ad uso particolare, quando il loro dazio di entrata non superi lire dieci. Nelle città chiuse dalle zone lungo il lido del mare, od in quelle che con Decreto Reale vi saranno parificate, non occorre la bolletta nemmeno pei depositi.

I tessuti soggetti a bollo, in prova del loro sdo-

ganamento (art. 27), debbono essere muniti tanto nella circolazione, quanto nei depositi.

Circolazione del caffè e dello zucchero nelle zone.

Art. 57. La bolletta di circolazione da darsi nel casi del precedente articolo deve corrispondere ad una bolletta di pagamento. Questa bolletta deve avere una data non anteriore ad un anno, ed essere a nome di chi cede o spedisce la derrata in circolazione. La dogana più vicina al luogo di partenza del genere che si cede o spedisce, dopo essersi accertata che questo realmente esiste, annoterà nella bolletta di pagamento volta per volta la quantità spedita, e vi segnerà la rimanenza.

La bolletta di circolazione conterrà le indicazioni prescritte dall'art. 26, sarà intestata al nome di chi trasporta o custodisce il genere, e sarà valida per un anno computabile dalla data di quella a pagamento, in sostituzione della quale viene emessa.

Per lo zucchero e pel caffè che provengono dall'interno del territorio dove non sono uffizi doganali, la bolletta di circolazione si dovrà prendere presso un altro ufficio di finanza prima di penetrare nella zona.

Pei venditori ambulanti nelle zone la bolletta di circolazione varrà per un mese, spirato il quale potrà essere rinnovata per un altro mese, purchè non si ecceda il termine pel quale è valida la bolletta di pagamento originaria.

Divieto di deposito di merci.

Art. 58. Nella zona di vigilanza lungo la frontiera di terra, la cinta delle città franche, le sponde dei fiumi e laghi promiscui, e del Lago Maggiore, nei luoghi compresi nelle zone lungo il lido del mare, ove la popolazione agglomerata non superi due mila abitanti, è vietato, senza speciale permesso del Direttore delle gabelle, fare depositi di zucchero, caffè e di tessuti esteri. Lo stesso permesso si richiede nei suddetti luoghi e zone pelle fabbriche di tessuti i cui similari esteri sieno soggetti a contrassegno. — Nei permessi saranno indicate le condizioni ravvisate necessarie.

Sono esenti da questo vincolo le città chiuse.

Le quantità di caffè e di zucchero che si trovano presso i mercanti al minuto non sono considerate come deposito, quando non superino lo spaccio ed i bisogni locali misurati alle occorrenze di un semestre.

I capi-luoghi di comune il cui nucleo principale di abitato conti più di due mila anime che si trovano in parte nella zona ed in parte fuori di essa sono considerati come situati al di qua della zona stessa.

Depositi nei territori al di là della linea doganale.

Art. 59. Non sono permessi depositi di merci estere soggette a dazio in quantità superiori ai bisogni degli abitanti nei territori neutri verso Nizza e Susa, non che negli altri territori che, giusta la facoltà data con l'art. 1, venissero con Decreti RR. dichiarati fuori della linea doganale.

I prodotti del suolo e della pastorizia ricavati nei suddetti territori potranno essere immessi al di qua della linea doganale con esenzione del dazio nelle quantità e con le formalità che prescriverà il Ministro delle Finanze.

Vigilanza nell'interno del territorio.

Art. 60. Gli agenti doganali devono vigilare e sequestrare nell' interno del territorio:

1. Le merci contrabbandate che avessero perseguitate continuamente;

2. I tessuti esteri obbligati a contrassegno che non ne fossero muniti, e ciò tanto nel trasporto come nel deposito.

Vigilanza sui depositi e sulle fabbriche.

Art. 61. Le fabbriche di tessuti ed i depositi nelle zone sono posti sotto particolare vigilanza degli agenti doganali, i quali possono di giorno entrarvi a verificare le merci.

In ogni altro tempo, come pure nei depositi di tessuti esteri soggetti a contrassegno al di qua delle zone, è proibito fare visite e perquisizioni senza intervento dell'autorità giudiziaria.

Naufragi.

Art. 62. Nei casi di naufragi saranno osservate le disposizioni del Regolamento per la marina mercantile.

Gli agenti dell' amministrazione delle finanze dovranno pertanto limitarsi ad accorrere e prestare con tutti i mezzi possibili aiuto e sollievo al naufraganti, provvedendo secondo le loro attribuzioni alla tutela degli interessi doganali di concerto colla amministrazione locale della marina mercantile.

Nei luoghi in cui non esistono tali amministrazioni, e le loro incumbenze sono invece affidate ad agenti doganali, questi entrano negli obblighi e nei diritti attribuiti ad essi amministratori dal predetto Regolamento.

La dogana presso la quale sono recate le merci ha la facoltà di compiere tutte le operazioni che potranno essere necessarie secondo la loro destinazione.

In questi casi non si paga il diritto di riesportazione o di ostellaggio.

Edifizi lungo il lido del mare.

Art. 63. Non è permesso di erigere edifizi lungo il lido del mare senza permissione del Direttore delle gabelle.

TITOLO VIII.

DELLE CONTRAVVENZIONI.

Pene delle contravvenzioni.

Art. 64. Coloro che commettono contravvenzioni alle disposizioni del presente Regolamento possono essere puniti:

a) Col pagamento di una multa in proporzione del dazio principale dovuto sulla merce, cioè non minore del decimo, nè maggiore del quintuplo;

b) Col pagamento di multe di cui ciascuna non minore di lire cinque, nè maggiore di lire cinquecento;

c) Colla perdita di alcune facoltà concedute dalle leggi doganali.

L'applicazione di tali pene non dispensa dal pagamento dei dazi e diritti dovuti secondo la legge.

L'azione giudiziaria pel contrabbando si prescrive in cinque anni, per le altre contravvenzioni in un anno. Una nuova contravvenzione punibile con una pena eguale o più grave, od un atto giudiziario interrompono la prescrizione.

Pene e casi di contrabbando.

Art. 65. Il contrabbando di merci è punito col pagamento di una multa non minore del dazio dovuto, nè maggiore del quintuplo.

Sono considerate in contrabbando le merci estere:

a) Scaricate nei porti o sulle spiaggie, o importate per terra, di notte, importate per vie non permesse, deviate dal cammino o scaricate innanzi di giungere alla prima dogana;

b) Trovate in laghi o fiumi promiscui, in barche che bordeggiano, o sono in comunicazione colla terra o i bastimenti che rasentano il lido, gettano l'ancora, o approdano là dove non si trovano dogane, o in bastimenti dai quali si tenti o si faccia scarico o trasbordo di merci, o su barche non superiori a cinquanta tonnellate dirette ad un porto nazionale, mancanti di manifesto;

c) Rinvenute sulle persone, nei bagagli, nelle barche, nelle vetture, nascoste nei colli o nelle suppellettili, od in mezzo ad altri generi in modo da far presumere il proposito di sottrarle alla visita doganale;

d) Introdotte nel Lago Maggiore senza essere state presentate ad una delle due dogane estreme;

e) Levate dalla dogana prima che sia data la bolletta;

f) Depositate nei territori neutri verso Nizza e Susa, o negli spazi intermedi tra la frontiera e la prima dogana, o negli altri territori che, giusta la facoltà data coll'art. 1, venissero con Reali Decreti dichiarati fuori della linea doganale;

g) Riesportate per la via di mare o spedite in cabotaggio senza la bolletta di cauzione sopra bastimenti di portata non superiore a trenta tonnellate;

h) Presentate alla dogana in cambio di merci nazionali spedite in circolazione o cabotaggio;

i) Destinate all' estero o ad altro porto dello Stato che non si trovano sul bastimento al tempo della partenza.

Sono considerati in contrabbando i tessuti spediti in circolazione o cabotaggio che si trovano mancanti del prescritto contrassegno o non siano presentati in colli fatti a macchina o sotto doppio involto o doppio piombo.

Art. 66. Sono pure considerate in contrabbando ed assoggettate al pagamento di una somma non minore del dazio dovuto, nè maggiore del quintuplo le merci nazionali soggette al dazio di uscita di cui si facesse o si tentasse l' esportazione senza presentarle alla dogana.

Multe per le differenze delle merci rispetto al Manifesto.

Art. 67. Trovandosi delle differenze fra le merci ed il manifesto di carico, il capitano pagherà una somma non minore del dazio dovuto, nè maggiore del quadruplo per ogni collo non annotato. Se i colli hanno le stesse marche e cifre numeriche di altri colli indicati nel manifesto, si considerano come non annotati quelli soggetti ad un dazio maggiore.

Per ogni collo segnato nel manifesto e non trovato si pagherà una multa non minore di lire cinquanta, nè maggiore di lire trecento.

Per le eccedenze e per le mancanze delle merci alla rinfusa rispetto al manifesto sarà applicata una multa non minore di lire trenta, nè maggiore di lire trecento. Non sono punibili le eccedenze che non oltrepassano il dieci per cento, e le mancanze che non superano il cinque per cento.

Multe per le differenze rispetto alla dichiarazione.

Art. 68. Per le differenze di quantità di valore o di qualità fra la dichiarazione scritta e le merci destinate all' immissione in consumo, al deposito o che si spediscono ad altra dogana con bolletta di cauzione, sarà pagata una multa non minore del decimo, nè maggiore dell'intera differenza del dazio.

Se la dichiarazione fu fatta nella dogana di terra collocata all' immediato confine, la suddetta multa sarà dovuta nel solo caso che i diritti cumulati siano maggiori di quelli che si pagherebbero secondo la dichiarazione.

Non vi è multa, se nei suddetti due casi le differenze di quantità o di valore non oltrepassano il cinque per cento.

Multe per le differenze rispetto alla bolletta di cauzione.

Art. 69. È applicabile la pena stabilita dal precedente articolo al caso che si trovasse una quantità od un valore maggiore o minore di quelli indicati nella bolletta di cauzione.

Per la mancata presentazione del certificato di scarico alla dogana di partenza, la pena sarà dal decimo all' intero dazio dovuto.

Le suddette pene sono applicabili alle spedizioni di merci con esenzione di visita, ancorchè fatte col mezzo della strada ferrata.

Se si trova differenza di qualità, dovrà essere pagata una somma non minore del dazio di entrata nè maggiore del triplo sulle merci non rinvenute. Se le merci erano destinate al transito, ed invece di quelle descritte nella bolletta se ne trovassero altre soggette a dazio di uscita, si dovrà pagare inoltre una somma non minore del dazio, nè maggiore del triplo sopra le merci trovate.

Se i colli spediti con esenzione di visita appariscono alterati, e non fosse provato l' evento o la forza maggiore che ne fu causa, oltre la multa predetta per la differenza di quantità, ne sarà pagata un'altra non minore di lire trenta, nè maggiore di lire duecento per ogni collo alterato.

Differenze nelle dichiarazioni per merci d'uscita con riserva della restituzione dei diritti.

Art. 70. Verificandosi differenze fra la dichiarazione e le merci di esportazione presentate per ottenere la restituzione dei diritti pagati per le materie prime, sarà dovuta una multa non minore dell' importo che indebitamente si sarebbe restituito dall'erario, nè maggiore del quintuplo di esso.

Differenze per merci d'importazione e di esportazione temporaria.

Art. 71. Per le differenze di qualità o di quantità verificate tra le merci destinate alla *esportazione temporaria* e la dichiarazione, sarà pagata una somma non minore della metà, nè maggiore del triplo della differenza del dazio che sarebbe dovuto se le merci fossero estere.

Per le differenze fra la dichiarazione e le merci destinate alla *importazione temporaria*, sarà pagata una multa non minore della metà, nè maggiore del triplo del dazio dovuto per le merci trovate di qualità od in quantità diversa dalla dichiarata.

Scoprendosi nella reintroduzione di merci spedite all' estero per *esportazione temporaria* differenze in confronto di quanto è indicato nella bolletta di uscita, verranno considerate in contrabbando le merci riconosciute in qualità diversa od in quantità maggiore.

Se nella riesportazione di merci estere ammesse alla *importazione temporaria* si trovano differenze nella qualità, saranno considerate in contrabbando le merci indicate nella bolletta di cauzione in luogo delle quali ne vennero presentate altre. Per le mancanze sarà dovuta una multa non minore del quinto nè maggiore del doppio dazio corrispondente.

Non vi è multa se le differenze di quantità non superano il cinque per cento.

Multe per le differenze riscontrate nei depositi.

Art. 72. Se nella verificazione delle merci ammesse a deposito nei magazzini dati in affitto, od in quelli di proprietà privata, si trovi una differenza di quantità in più o in meno che ecceda il due per cento oltre i cali di tolleranza, o una differenza nella qualità, il proprietario pagherà una somma non minore della metà, nè maggiore del triplo del dazio dovuto per le merci eccedenti o mancanti o di qualità diversa.

Se le differenze superano il venti per cento, oltre il pagamento della multa suddetta il proprietario è obbligato a sdaziare immediatamente tutte le merci registrate a suo nome, ed in caso di recidiva è privato per un anno del vantaggio del deposito.

Le merci per le quali non vi fosse dichiarazione od annotazione nei registri si presumeranno introdotte di contrabbando.

Multe per contravvenzioni nelle zone, assimilate ai contrabbandi.

Art. 73. È dovuta una multa non minore del dazio d'entrata, nè maggiore del quintuplo per lo zucchero o caffè sorpresi nelle zone o trovati in deposito senza la prescritta bolletta.

La stessa multa è dovuta pei tessuti esteri soggetti a contrassegno in prova del loro sdoganamento, che ne siano mancanti, come pure pei tessuti muniti di contrassegno falso, alterato o trasportato.

Multe per le merci sorprese nell'interno del territorio.

Art. 74. Venendo colpite nell' interno del territorio merci estere di contrabbando perseguite continuatamente, o tessuti esteri non muniti del contrassegno prescritto, sarà pagata una multa non minore del dazio di entrata, nè maggiore del quintuplo.

Trasporto, falsificazione dei bolli e delle marche.

Art. 75 Pel trasporto in qualsiasi modo da una merce all'altra, da un collo all' altro di un piombo, lamina, bollo, sigillo o simili, come pure per la loro falsificazione e per l'apposizione della marca di fabbrica nazionale ad un tessuto estero sarà dovuta, oltre le altre pene che fossero del caso, una multa non minore di lire cinquanta, nè maggiore di lire cinquecento.

Multe per contravvenzioni a provvedimenti disciplinari.

Art. 76. Sono soggetti ad una multa da lire duecento a lire cinquecento i capitani dei bastimenti:

a) Che ricusano di esibire o non posseggono il manifesto ed i documenti di carico, purchè in quest'ultimo caso non sia applicabile la pena del contrabbando;

b) Che rifiutano di ricevere a bordo gli agenti doganali;

c) Che tentano di partire senza il permesso della dogana.

È soggetto alla stessa multa chi senza permesso istituisce una fabbrica od un deposito nelle zone di vigilanza, o non adempie alle condizioni prescritte in quello.

Art. 77. È dovuta dai capitani una multa non minore di lire venti, nè maggiore di lire cento:

a) Pei bastimenti non ancorati nei siti destinati;

b) Per lo scarico, carico e trasbordo di merci senza permesso della dogana o senza l' assistenza degli agenti doganali;

c) Per la ritardata presentazione del manifesto;

d) Per la ommessa presentazione alla dogana del *lascia-passare* o della *bolletta di cauzione* da cui debbono essere accompagnate le merci nella circolazione o nel cabottaggio o nel trasporto da una dogana all'altra per la via di mare;

e) Per l'imbarco di merci prima di avere compiuto le operazioni di sbarco, senza avere ottenuto il permesso.

La stessa multa è dovuta dai proprietari o destinatari delle merci che non fanno la dichiarazione scritta o verbale nei termini stabiliti.

Art. 78. È dovuta una multa di lire cinque a venti:

a) Per le merci, esenti da dazio di entrata o di uscita che fossero esportate od importate per vie non permesse od in tempo di notte;

b) Per le merci spedite ad altra dogana o in transito e giunte alla dogana alla quale erano destinate dopo il tempo indicato nella bolletta di cauzione, quando non sia giustificato il ritardo;

c) Per ogni collo verificato e spedito in transito o destinato ad altra dogana, quando si trovi esteriormente alterato.

Pene per ogni altra contravvenzione.

Art. 79. Per qualunque contravvenzione al disposto dell'attuale Regolamento non punita con una multa speciale sarà dovuta una somma non minore di lire cinque, nè maggiore di lire cento.

Pene per gli autori, assicuratori e complici delle contravvenzioni.

Art. 80. Le pene stabilite nei precedenti articoli sono applicabili a ciascun autore delle contravvenzioni.

Nei casi di contrabbando o di contravvenzione assimilata al contrabbando, indicati agli art. 65, 66, 73 e 74, si applicano agli assicuratori le pene comminate per gli autori; i complici invece verranno puniti ciascuno con una multa da lire dieci a lire cinquecento.

Garanzia dei proprietari e dei conduttori.

Art. 81 Nei casi di connivenza, i proprietari e conduttori delle merci sono tenuti civilmente per tutte le multe in cui incorrono i loro agenti, e così pure i capitani dei bastimenti pel loro equipaggio.

Pene pei recidivi, corrieri ed altri.

Art. 82. I limiti della pena saranno raddoppiati pel contrabbando in caso di recidiva entro tre anni, o se commesso da corrieri, proprietari, impresari o conduttori di vetture pubbliche, o delle strade ferrate.

Pene commutative del carcere.

Art. 83. Qualora il contravventore non possa pagare le multe prescritte, queste saranno commutate in arresto od in carcere da tre giorni a tre mesi estensibile a sei mesi pei recidivi, calcolando un giorno per ogni dieci lire della multa non pagata.

Pene pei reati cumulate alle multe.

Art. 84. Le pene comminate dalle leggi per le falsificazioni, per le alterazioni di documenti e per le frodi e per la resistenza agli agenti della forza pubblica non esentano i contravventori dal pagamento delle multe indicate negli articoli precedenti.

Competenza dell'Autorità giudiziaria per le multe.

Art. 85. Le multe per contravvenzioni doganali sono applicate dal giudice competente secondo le leggi vigenti.

Competenza dell'amministrazione doganale.

Art. 86. Prima che il giudice competente pronunci definitivamente, il contravventore con domanda da lui sottoscritta, e che sarà riguardata come irrevocabile, può chiedere che l' applicazione della multa nei limiti del massimo e del minimo sia fatta dall'amministrazione doganale.

Se il massimo non supera lire trecento, deciderà il Direttore della dogana ove fu redatto il processo verbale della contravvenzione;

Se supera lire trecento, deciderà il Direttore delle gabelle sino alle lire duemila;

Se supera lire duemila, il Direttore suddetto deciderà secondo il parere del Consiglio di Prefettura della provincia nella quale si è contravvenuto alla legge;

Se il Direttore è di avviso contrario, o se la multa supera le lire quattromila, è necessaria l'approvazione del Ministero delle finanze.

Possono decidere sotto le suddette condizioni:

I ricevitori delle dogane di primo ordine presso le quali non siano direttori speciali, se il massimo della pena non supera lire cento;

I ricevitori delle dogane di secondo ordine della prima e seconda classe, se il massimo non supera lire sessanta;

I ricevitori delle altre dogane, se il massimo non supera lire quaranta.

Verificandosi associazioni di contrabbandieri o contrabbando assicurato, la decisione deve essere rimessa al giudice ordinario.

Procedura per le contravvenzioni connesse con reati.

Art. 87. Se la contravvenzione doganale è talmente connessa con altro reato qualunque, che la prova dell'uno sia prova dell'altro, la causa è rimessa al giudice competente pel reato. Compiuto il giudizio sul reato, si procederà innanzi al giudice competente per la contravvenzione.

Arresto dei contravventori.

Art. 88. Gli agenti doganali non possono arrestare i contravventori che in caso di flagranza, e quando in pari tempo la contravvenzione sia accompagnata da alcun reato punito dalle leggi con pena corporale, o nel caso di contrabbando, il contravventore sia estero e non dia cauzione.

Trasporto, restituzione o vendita delle merci sorprese in contravvenzione.

Art. 89. Gli agenti debbono condurre i contravventori e le merci sorprese in contravvenzione alla dogana vicina per la compilazione del processo verbale.

Il proprietario od il conduttore può chiedere la restituzione delle merci depositando una somma eguale al loro valore.

Non saranno consegnate le merci quando sia necessario ritenerle per la istruzione del processo.

Se le merci sono soggette a deperimento, o la loro custodia è difficile o dispendiosa, e se il proprietario non si presenta, la dogana può venderle all'incanto, col permesso ed intervento dell'autorità giudiziaria.

Processo verbale e suo contenuto.

Art. 90. Il ricevitore della dogana dove furono portate le merci e condotti i contravventori, deve compilare immediatamente il processo verbale.

Nel processo verbale si deve indicare la data, il nome, cognome e qualità degli scopritori della contravvenzione, dei contravventori e dei testimoni, se ve ne sono; il fatto che costituisce la contravvenzione, con tutte le circostanze di luogo e di tempo; la qualità e quantità ed il valore delle merci; gli articoli della legge a cui si riferisce la contravvenzione e le dichiarazioni dei contravventori.

Il processo verbale, previa lettura, sarà sottoscritto dai contravventori, dagli scopritori della contravvenzione e da chi lo ha compilato. Se vi è chi non sappia scrivere, o se il contravventore ricusa di sottoscrivere, se ne farà menzione nel verbale.

Il contravventore ha diritto di averne copia.

Il processo verbale fa fede in giudizio fino a prova contraria.

Ripartizione delle multe.

Art. 91. Tutte le somme esatte per contravvenzioni, dopo prelevate le spese, saranno pagate per due terze parti a titolo di premio a coloro che hanno scoperta o sorpresa la contravvenzione. A chi diresse la forza che scoprì o sorprese la contravvenzione sarà data una doppia parte.

Il rimanente andrà per due terzi a profitto della *massa* della guardia doganale, e per l'altro terzo a vantaggio del tenente o del sottotenente del circondario e del ricevitore dell' ufficio doganale nel quale si è fatto il processo verbale.

In caso di contravvenzione scoperta a merito di individui non appartenenti alla guardia doganale, la parte destinata a favore del tenente o sottotenente andrà a profitto dell'impiegato o di chi altri ebbe il comando di coloro che sorpresero la contravvenzione.

TITOLO IX.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

Epoca di attività del Regolamento.

Art. 92. Il presente Regolamento avrà vigore dal 1.o gennaio 1863.

Tutte le precedenti disposizioni contrarie a quelle contenute in questo Regolamento sono abrogate.

Disposizioni per le città franche, ed altre franchigie.

Art. 93. Col 1.o gennaio 1866 cesseranno di essere città franche Ancona, Livorno e Messina.

Sarà ivi permessa la istituzione di un porto-franco a somiglianza di quello di Genova.

In questo periodo di tempo il Regolamento del porto-franco di Genova e quelli delle città franche suaccennate saranno posti, mediante Decreti Reali, in armonia col Regolamento doganale generale per quanto riguarda il movimento delle merci fra le suddette località franche ed il territorio soggetto al regime doganale, e per ciò che ha relazione colla legge sulle privative.

Dall'epoca di attuazione del Regolamento non si potranno più accordare permissioni di fiere franche.

Bollatura suppletoria dei tessuti esteri.

Art. 94. I tessuti esteri soggetti a contrassegno in prova del loro sdoganamento, e che ne fossero mancanti, dovranno esserne muniti nel termine di sei mesi dall'attivazione del presente Regolamento, nel modo che verrà stabilito dal Ministero delle finanze.

Il bollo sarà gratuito.

Pene ai contravventori.

Art. 95. Pei detti tessuti che dopo il suaccennato termine si trovassero mancanti del prescritto contrassegno, si applicheranno gli articoli 73 e 74 del presente Regolamento.

Pagamenti in cambiali nelle Provincie Napolitane e Siciliane.

Art. 96. Nelle Provincie Napolitane e Siciliane il pagamento dei diritti d'importazione può a tutto l'anno 1863 farsi in cambiali per somme maggiori di lire cinquecento e per una scadenza non maggiore di mesi sei.

V. d'ordine di S. M.

Il Ministro delle Finanze

QUINTINO SELLA.

TORINO, TIP. G. FAVALE E COMP.